CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE WALTER VAN GERVEN
presentate il 9 febbraio 1994 *

Signor Presidente,
Signori Giudici,

Gli antefatti e lo sfondo normativo

1. Nella presente causa il Tribunale di Genova (in prosieguo: il «giudice a quo») sottopone alla Corte varie questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 5, 7, 30, 59, 85, 86 e 90 del Trattato CE. Dette questioni sono sorte nell'ambito di un procedimento per decreto ingiuntivo con cui la Corsica Ferries Italia Srl (in prosieguo: la «Corsica Ferries») chiede alla Corporazione dei Piloti del Porto di Genova (in prosieguo: la «Corporazione») la restituzione degli importi che, a suo avviso, essa ha versato alla Corporazione, in contrasto col diritto comunitario, per la prestazione di servizi di pilotaggio. I servizi di cui trattasi sono caratterizzati dal fatto che un pilota assiste il comandante di una nave all'atto dell'avvicinamento al porto e dell'approdo, indicando in particolare la rotta da seguire e fornendo l'aiuto per le necessarie manovre.

Per valutare tali questioni è necessario anzitutto riferire gli antefatti, non del tutto trasparenti, e lo sfondo normativo della causa.

2. La Corsica Ferries — la cui ragione sociale all'assemblea generale straordinaria 4 dicembre 1992 è stata modificata in «Tour Ship Italia Srl» — è una società a responsabilità limitata di diritto italiano con sede sociale a Cagliari, la quale mediante navi o traghetti offre servizi di trasporto marittimo nazionali e transfrontalieri. Dalle osservazioni scritte della Corsica Ferries emerge che dal 4 dicembre 1992 il suo capitale sociale è detenuto per il 90% dalla Tour Ship Group SA, una società per azioni di diritto lussemburghese [1].

La Corsica Ferries afferma di gestire la flotta di cui dispone il gruppo Tour Ship come agente marittimo in rappresentanza dell'armatore (per sapere chi sia l'armatore nella fattispecie, v. paragrafo 22). Inoltre dal 1989 essa gestisce direttamente come società di navigazione il servizio di linea fra il porto di Genova e i vari porti della Corsica (Bastia,

* Lingua originale: l'olandese.

1 — Dal verbale dell'assemblea generale straordinaria degli azionisti 4 dicembre 1992 (allegato alle osservazioni scritte della Corsica Ferries) risulta che la Tour Ship Group SA è divenuta azionista soltanto in occasione dell'aumento di capitale deciso in detta data. Fino ad allora il 99% del capitale della società (20 000 000 di LIT) era posseduto dalla Allgemeine Tourist Organisation Anstalt, società del Liechtenstein. Fu deciso di aumentare il capitale fino a 199 000 000 di LIT, e al tempo stesso la Tour Ship Group sottoscrisse azioni e versò per esse l'importo di 179 000 000 di LIT.

Calvi, Ajaccio). Essa effettua questo servizio di linea con due navi da essa noleggiate, vale a dire la Corsica Regina e la Corsica Victoria, che battono bandiera panamense [2]. Queste navi, come risulta dalle dichiarazioni del rappresentante della Corsica Ferries in udienza, appartengono alla società Tour Ship Panama [3].

Ancora un'osservazione circa la struttura del gruppo Tour Ship: all'udienza il rappresentante della Corsica Ferries ha dichiarato che l'unico azionista della società lussemburghese Tour Ship Group è il signor Frederic Lota, un francese residente a Bastia (Corsica). Attraverso la holding lussemburghese il signor Lota controlla non solo la Corsica Ferries, ma anche le società Corsica Ferries France e Corsica Ferries Panama, recentemente ribattezzate Tour Ship France e Tour Ship Panama.

3. Nel periodo fine 1989 - 31 luglio 1992 la Corsica Ferries versava alla Corporazione complessivamente 901 156 960 LIT per l'uso dei servizi di pilotaggio. Essa adduce di essere vittima di una discriminazione tariffaria, in contrasto con le norme del Trattato CE in materia di concorrenza e di libera prestazione, e chiede alla Corporazione il rimborso della differenza, per il periodo 1989-1992, fra la tariffa base da essa versata e la tariffa ridotta che si applica alle navi che battono bandiera nazionale ed effettuano un servizio di linea fra i porti nazionali. Questa differenza ammonta a 588 752 000 LIT.

4. Nel diritto italiano il servizio di pilotaggio è dettagliatamente disciplinato dagli artt. 86-100 del Codice della Navigazione (in prosieguo: il «Codice») e dagli artt. 98-137 del Regolamento di esecuzione (in materia di navigazione marittima).

A norma dell'art. 86 di detto Codice, nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi, dove è riconosciuta la necessità del servizio di pilotaggio, è istituita, mediante decreto del presidente della Repubblica, una Corporazione di piloti, dotata della personalità giuridica.

Sebbene in via di principio l'istituzione di un servizio di pilotaggio sia facoltativa, l'art. 87 del Codice contempla una deroga al riguardo: nei luoghi dove è ritenuto necessario, il pilotaggio può essere reso obbligatorio con decreto del presidente della Repubblica. Così è anche avvenuto in quasi tutti i porti italiani, compreso quello di Genova. Vigono sanzioni di diritto penale per il comandante della nave il quale non osservi l'obbligo di assumere un pilota (artt. 1170 e 1171 del Codice).

2 — All'udienza il rappresentante della Corsica Ferries ha precisato che soltanto queste due navi battono bandiera panamense. Le altre navi della Corsica Ferries batterebbero bandiera italiana.

3 — Nell'estratto del «Lloyd's Register of Shipping», allegato alle osservazioni scritte della Commissione, si afferma che entrambe le navi appartengono alla società Tour Ship Co. SA.

5. In concreto, fra la Corporazione dei piloti e il comandante della nave — che rappresenta l'armatore — viene stipulato un contratto a titolo oneroso per la prestazione di detti servizi, in base al quale un pilota membro della Corporazione offre i suoi servizi al comandante.

A norma dell'art. 91 del Codice, le tariffe di pilotaggio sono approvate dal ministro per la Marina mercantile, sentite le associazioni sindacali interessate. Esse vengono rese esecutive in ogni porto con decreto della autorità marittima competente.

Con circolare 16 novembre 1990 il ministero della Marina mercantile comunicava a tutte le autorità marittime che le associazioni degli armatori e la Federazione italiana dei piloti portuali avevano raggiunto un accordo per aggiornare le tariffe relative al biennio 1991-1992, e che il ministero aveva approvato dette tariffe in applicazione dell'art. 91 del Codice. Il direttore marittimo del porto di Genova disponeva con decreto l'applicazione di dette tariffe.

6. Dai decreti del direttore marittimo [4] emerge in primo luogo che al momento dei fatti della causa principale vigevano due diverse liste di tariffe a seconda che la nave fosse ammessa o meno al cabotaggio, vale a dire alla navigazione costiera in Italia [5]. Per le navi ammesse al cabotaggio si applicava una tariffa del 30% inferiore a quella che vigeva per lo stesso servizio di pilotaggio per navi non ammesse alla navigazione costiera. Inoltre, si ammetteva una riduzione del 50% per le navi di linea addette al traffico tra porti italiani con itinerario prestabilito e frequenza regolare, che effettuavano almeno uno scalo settimanale nel porto di Genova. Infine, venivano concessi altri sconti alle navi superiori a due mila tonnellate di stazza lorda che effettuavano la navigazione costiera e per un determinato numero di volte al mese si avvalevano dei servizi di pilotaggio.

All'epoca dei fatti della causa principale, in forza dell'art. 224 del Codice, venivano ammesse al cabotaggio soltanto le navi che battevano bandiera italiana. Il 1° gennaio 1993 è entrato in vigore il regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (v. in prosieguo, paragrafo 12) [6]. In base a questo regolamento, con circolare 18 dicembre 1992, il ministro per la Marina mercantile ha esteso la tariffa per le navi ammesse al cabotaggio alle navi battenti bandiera di un altro Stato membro, con decorrenza dal 1° gennaio 1993.

4 — Trattasi dei decreti 29/89, 50/90 e 28/91, riportati in allegato alle osservazioni scritte della Corsica Ferries.

5 — V. la definizione di «cabotage» in V. Power, *EC Shipping Law*, Londra, Lloyd's of London Press, 1992, pag. 211, n. 7.6.2.1: «Cabotage is the carriage of passengers or goods by sea between ports in any one Member State, including the overseas territories of that State».

6 — Regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU 1992, L 364, pag. 7).

7. La Corporazione sostiene che il diritto comunitario non è stato violato e si rifiuta di restituire gli importi chiesti dalla Corsica Ferries. Ritenendo che appaia «necessaria la corretta e puntuale interpretazione del contenuto e dell'ambito dell'operatività» delle disposizioni del Trattato relative alla concorrenza e alla libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi, ai fini dell'accoglibilità, o meno, del ricorso di cui trattasi, il giudice a quo ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

« 1) Se gli artt. 5 e 7 del Trattato CE siano compatibili con le disposizioni di un ordinamento nazionale che, per le navi in servizio regolare di linea tra porti di due Stati membri, prevedono, quale corrispettivo del servizio di pilotaggio obbligatorio per la sicurezza della navigazione, tariffe ridotte applicabili alle sole navi abilitate al "cabotaggio" tra porti nazionali nell'ipotesi in cui il cabotaggio tra porti nazionali sia, allo stato attuale del diritto comunitario, riservato alle sole navi battenti bandiera italiana.

2) Se l'art. 30 del Trattato CE sia compatibile con disposizioni o prassi dell'ordinamento nazionale che impongono il ricorso obbligatorio all'impresa di pilotaggio, anche ove le stesse operazioni possano, in sicurezza per la navigazione, essere eseguite in tutto o in parte a minor costo con uomini, mezzi e tecnologie di cui è dotata la nave.

3) Se, nel caso di navi in servizio regolare di linea tra due Stati membri, l'art. 59 del Trattato CE sia compatibile con disposizioni dell'ordinamento nazionale che consentono di praticare alle sole navi battenti bandiera nazionale riduzioni sulle tariffe obbligatorie applicate per il servizio di pilotaggio nei porti nazionali.

4) Se l'approvazione da parte della pubblica autorità di una tariffa obbligatoria, frutto di accordo e/o di concertazione fra le associazioni di imprese del settore, costituisca "avallo" di un'intesa vietata dall'art. 85, n. 1, del Trattato CE e, in caso di risposta positiva, se tale avallo possa essere compatibile con le disposizioni dell'art. 90, n. 1, in relazione agli artt. 5 e 85 del trattato CEE.

5) Se l'art. 90, n. 1, in relazione all'art. 86 del Trattato CE, sia compatibile con le disposizioni nazionali che consentono ad un'impresa dominante, cui sono attribuiti diritti esclusivi su parte sostanziale del mercato comune, di:

a) praticare alle navi in servizio di linea regolare tra due Stati membri condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, nell'ipotesi in cui il sistema tariffario vigente preveda, a parità di servizio, riduzioni di tariffe di fatto

applicabili alle sole navi battenti bandiera nazionale;

b) applicare, in dipendenza di quanto precede, alle navi battenti bandiera estera tariffe che prevedono corrispettivi di ammontare "tre volte" superiore rispetto ai corrispettivi previsti per le navi nazionali;

c) non ridurre i costi di un servizio obbligatorio, come quello in esame, nel caso in cui — sempre nel massimo rispetto, e sotto ogni profilo, delle esigenze di sicurezza della navigazione — la nave sia in grado di operare almeno in parte autonomamente».

Ricevibilità delle questioni pregiudiziali

8. La Corporazione e il governo italiano eccepiscono l'irricevibilità delle questioni pregiudiziali. Data la mancanza di contraddittorio nel procedimento della causa principale, il giudice a quo non ha accertato che le controverse navi della Corsica Ferries battono bandiera panamense. Per questo motivo non sarebbero pertinenti le questioni relative alle discriminazioni fra gli Stati membri. In forza del regolamento n. 3577/92 possono infatti invocare la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo soltanto gli armatori comunitari che utilizzino navi registrate in uno Stato membro le quali battano bandiera di uno Stato membro. Tanto la Corporazione quanto il governo italiano chiedono pertanto alla Corte in via principale di dichiarare irricevibili tutte le questioni del giudice a quo. In subordine, essi suggeriscono che la Corte riformuli la prima e la terza questione, tenuto conto delle circostanze della causa principale, e dichiari irricevibili le altre questioni. All'udienza il governo francese ha aderito a questo punto di vista.

Il punto di vista della Commissione è più sfumato. Essa osserva che la Corte già spesso si è pronunciata su questioni pregiudiziali formulate nell'ambito di un procedimento quale quello del caso di specie. Per valutare la pertinenza delle questioni sollevate dal giudice a quo, secondo la Commissione si deve tener presente la natura specifica del procedimento pendente dinanzi al giudice nazionale: si tratta di un procedimento per decreto ingiuntivo con cui si chiede la restituzione della differenza fra le tariffe versate dalla Corsica Ferries nel periodo 1989-1992 e le tariffe che si applicano alle navi battenti bandiera italiana. La Commissione conclude pertanto che sono pertinenti soltanto le questioni relative all'ammontare delle tariffe per i servizi di pilotaggio, mentre ciò non vale per le questioni relative alla natura obbligatoria del servizio di pilotaggio e alle modalità con cui vengono stabilite le tariffe.

9. Aderisco in buona parte alla tesi della Commissione. Al riguardo, bisogna prendere le mosse dal sistema che è alla base del pro-

cedimento di rinvio pregiudiziale di cui all'art. 177 del Trattato CE:

«Il procedimento ex art. 177 del Trattato è pertanto uno strumento di cooperazione fra la Corte ed i giudici nazionali per mezzo del quale la prima fornisce ai secondi gli elementi di interpretazione del diritto comunitario che sono loro necessari per la soluzione delle controversie che sono chiamati a dirimere» [7].

In altri termini, la Corte è competente a fornire elementi d'interpretazione relativi al diritto comunitario soltanto qualora questi siano utili per la soluzione della causa principale. Per stabilire se ed in quale misura le questioni formulate richiedano una soluzione si deve pertanto tener conto della natura del procedimento seguito nella causa principale. Come ho già accennato, questo è un procedimento per decreto ingiuntivo, un tipo di procedimento sommario che figura negli artt. 633 e seguenti del Codice di procedura civile. Questa procedura è caratterizzata dal fatto che essa sfocia in un decreto ingiuntivo con cui il giudice accoglie la domanda inaudita altera parte. Il procedimento acquista natura contraddittoria soltanto qualora la parte intimata si opponga al decreto ingiuntivo. Date queste caratteristiche ci si può avvalere di tale procedimento soltanto qualora si sia creditori di una somma liquida, il cui importo sia già stabilito e non possa costituire oggetto di calcoli o aggiunte, salvo di natura meramente tecnica.

10. La Corte si è sempre mostrata particolarmente flessibile circa la ricevibilità delle questioni pregiudiziali sorte nell'ambito di detto procedimento per decreto ingiuntivo. Essa ha più volte respinto l'eccezione di irricevibilità che era stata sollevata — in genere dal governo italiano — a causa della particolare natura di tale procedimento. Ciò è avvenuto per la prima volta nella sentenza Politi, in cui la Corte, quanto alla questione se ricorressero i presupposti di applicazione dell'art. 177, secondo comma, del Trattato CE, ha considerato quanto segue:

«È sufficiente constatare che il presidente del tribunale di Torino esercita funzioni giurisdizionali nel senso previsto dall'art. 177 e ch'egli ha ritenuto necessario, prima di pronunciarsi, che il diritto comunitario fosse interpretato. Non occorre quindi che questa Corte accerti in quale stadio del procedimento sia stato disposto il rinvio» [8].

Nella sentenza Birra Dreher la Corte ha ripreso tale 'considerando', aggiungendo che:

7 — Sentenza 18 ottobre 1990, cause riunite C-297/88 e C-197/89, Dzodzi (Racc. pag. I-3763, punto 33).

8 — Sentenza 14 dicembre 1971, causa 43/71, Politi (Racc. pag. 1039, punto 5). Per successive conferme, v. sentenze 21 febbraio 1974, causa 162/73, Birra Dreher (Racc. pag. 201, punto 3); 28 giugno 1978, causa 70/77, Simmenthal (Racc. pag. 1453, punto 9); 9 novembre 1983, causa 199/82, San Giorgio (Racc. pag. 3595, punto 9); e, recentemente, 15 dicembre 1993, cause riunite C-277/91, C-318/91 e C-319/91, Ligur Carni (Racc. pag. I-6621, punto 16). V. già le conclusioni dell'avvocato generale Roemer relative alla sentenza 17 dicembre 1970, causa 33/70, SACE (Racc. pag. 1213, in particolare pag. 1227): «Circa la ricevibilità non vi è da esitare. È irrilevante il fatto che il procedimento di merito abbia carattere sommario e tenda soltanto a far emanare un decreto ingiuntivo».

«l'art. 177 non fa dipendere la competenza della Corte dal carattere contraddittorio, o meno, del procedimento nel corso del quale il giudice nazionale ha effettuato il rinvio» [9].

La Corte ha confermato le due precedenti considerazioni nella sentenza Simmenthal, precisando però che

«tuttavia, benché l'art. 177 non faccia dipendere la competenza della Corte dal carattere contraddittorio o meno del procedimento nel corso del quale il giudice nazionale ha effettuato il rinvio, può eventualmente risultare necessario, nell'interesse di una buona amministrazione della giustizia, che la questione pregiudiziale sia posta solo in seguito ad un dibattito in contraddittorio;

spetta però unicamente al giudice nazionale il valutare tale necessità» [10].

11. Da detta giurisprudenza emerge pertanto che il giudice a quo è senza alcun dubbio una «giurisdizione» ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE [11], e che la natura non contraddittoria della causa principale — sebbene la Corte preferisca il contraddittorio — in via di principio non ha alcuna influenza sulla ricevibilità delle questioni sollevate. Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, la Corte non si considera competente, tenuto conto dell'obiettivo perseguito dall'art. 177 del Trattato CE, a fornire una soluzione qualora le questioni sottopostele presentino natura manifestamente ipotetica [12], o qualora risulti chiaramente che l'interpretazione del diritto comunitario chiesta dal giudice nazionale non ha alcun collegamento coi fatti o con l'oggetto della causa principale [13] e non è quindi obiettivamente necessaria per la pronuncia in detta controversia [14], oppure qualora il giudice nazionale fornisca alla Corte fatti o elementi giuridici insufficienti per stabilire siffatta necessità oggettiva [15].

In relazione a quest'ultimo punto, dagli accertamenti del giudice a quo si deduce che

9 — Sentenza Birra Dreher, punto 3, ultima frase.

10 — Sentenza Simmenthal, punti 10-11, recentemente confermati dal punto 16 della sentenza Ligur Carni, citata nella nota 8.

11 — Si tratta infatti di «un giudice chiamato a pronunciarsi nell'ambito di un procedimento destinato a sfociare in una decisione di indole giurisdizionale»: ordinanza 18 giugno 1980, causa 138/80, Borker (Racc. pag. 1975, punto 4); ordinanza 5 marzo 1986, causa 318/85, Greis Unterweger (Racc. pag. 955, punto 4). E' soddisfatta anche la condizione stabilita dalla recente sentenza Corbiau, in particolare il fatto che si debba trattare «di un'autorità che si trova in posizione di terzietà rispetto a quella che ha adottato la decisione che costituisce oggetto del ricorso»: sentenza 30 marzo 1993, causa C-24/92 (Racc. pag. I-1277, punto 15).

12 — Che non sia competente a formulare pareri giuridici su questioni generali o ipotetiche la Corte l'ha già stabilito nella sentenza 16 dicembre 1981, causa 244/80, Foglia (Racc. pag. 3045, punto 18). Ciò ha portato ad un totale diniego di pronuncia nell'ambito di un procedimento pregiudiziale per la prima volta nella sentenza 16 luglio 1992, causa C-83/91, Meilicke (Racc. pag. I-4871).

13 — Sentenza 16 giugno 1981, causa 126/80, Salonia (Racc. pag. 1563, punto 6); sentenza 11 luglio 1991, causa C-368/89, Crispoltoni (Racc. pag. I-3695, punto 11); v. anche sentenze 28 novembre 1991, causa C-186/90, Durighello (Racc. pag. I-5773, punto 9); e 16 luglio 1992, rispettivamente nella causa C-343/90, Lourenço Dias (Racc. pag. I-4673, punto 18), e nella causa C-67/91, Asociación Española de Banca Privada e a. (Racc. pag. I-4785, punto 26). V. anche ordinanza 26 gennaio 1990, causa C-286/88, Falciola (Racc. pag. I-191, punto 8).

14 — Ordinanza Falciola, citata nella nota precedente, punto 9, ultima frase.

15 — V. sentenza 26 gennaio 1993, cause riunite C-321/90 e C-322/90, Telemarsicabruzzo e a. (Racc. pag. I-393, punti 6-10), e ordinanze 19 marzo 1993, causa C-157/92, Banchero (Racc. pag. I-1085, punti 4-7), e 26 aprile 1993, causa C-386/92, Monin Automobiles (Racc. pag. I-2049, punti 6-9).

la Corsica Ferries ha presentato documenti sufficienti a provare che essa ha versato alla Corporazione gli importi di cui chiede il rimborso, e che la stessa pertanto — qualora venga provata la fondatezza dei suoi argomenti secondo cui le controverse differenze fra le tariffe sono in contrasto con il diritto comunitario — è creditrice di una somma liquida di denaro ai sensi dell'art. 633 del Codice di procedura civile per un determinato *importo*, in particolare l'importo di dette differenze fra le tariffe. Gli altri argomenti addotti dalla Corsica Ferries — in particolare l'argomento secondo cui l'obbligo di avvalersi dei servizi di pilotaggio di per sé è in contrasto con il diritto comunitario (oggetto della questione n. 2), oppure l'argomento secondo cui le modalità con cui vengono stabilite le tariffe (oggetto della questione n. 4) o le circostanze secondo cui può essere stabilito un corrispettivo per i servizi di pilotaggio [questione n. 5, lett. c)] rendono la normativa nazionale incompatibile con il diritto comunitario - non riguardano però l'importo del credito. Essi riguardano invece il *fondamento giuridico* e quindi *il sorgere* dello stesso credito. Qualora questo sia sorto illecitamente, il conseguente versamento non è dovuto e il relativo importo può essere del tutto recuperato. A questo proposito la Commissione accenna al fatto che una lite del genere, poiché non riguarda un credito liquido, non può costituire oggetto di un procedimento per decreto ingiuntivo in base all'art. 633 del Codice di procedura civile. Senza voler formalmente esprimermi al riguardo, ritengo che il giudice a quo non abbia delineato l'ambito normativo nazionale in modo sufficiente per consentire alla Corte di riconoscere, in base ad esso, la propria competenza a risolvere le questioni nn. 2, 4 e 5 lett. c).

12. La Corte deve quindi pronunciarsi soltanto sulle questioni nn. 1, 3 e 5, lett. a) e b), vale a dire sulle questioni relative allo status, sotto il profilo del diritto comunitario, delle controverse differenze fra le tariffe. Se tali questioni vengono riformulate al fine di individuare gli elementi essenziali del diritto comunitario che richiedono un'interpretazione [16], rimangono due questioni principali: i) se le suddette diverse tariffe per il servizio di pilotaggio siano compatibili con il principio comunitario della libera prestazione dei servizi, e ii) se sia compatibile con gli artt. 90 e 86 del Trattato CE il fatto che un'autorità nazionale consenta ad un'impresa quale la Corporazione di applicare tariffe diverse per prestazioni identiche.

La compatibilità col principio comunitario della libera prestazione dei servizi delle tariffe differenziate per il servizio di pilotaggio

A — *Inapplicabilità degli artt. 5, 6 e 59 del Trattato CE. Applicabilità ratione materiae del regolamento (CEE) n. 4055/86*

13. Nella sua prima e terza questione il giudice a quo chiede alla Corte di pronunciarsi sulla compatibilità delle tariffe differenziate per il servizio di pilotaggio con tre disposizioni del Trattato CE, vale a dire con gli artt. 5, 6 (7 prima dell'entrata in vigore del Trattato sull'Unione europea) e 59.

16 — La Corte si riserva questa competenza in base a giurisprudenza consolidata: v., fra l'altro, sentenze 29 novembre 1978, causa 83/78, Pigs Marketing Board (Racc. pag. 2347, punto 26), e 20 aprile 1988, causa 204/87, Bekaert (Racc. pag. 2029, punto 7).

Segnaliamo già che, a mio avviso, l'art. 5 del Trattato CE non si applica al caso di specie. Dalla giurisprudenza della Corte emerge che detto articolo, il quale impone agli Stati membri di adempiere lealmente i loro obblighi comunitari, non ha alcuna efficacia autonoma qualora una situazione — quale quella della fattispecie, come si vedrà — venga disciplinata da una specifica disposizione del diritto comunitario [17].

Sorge quindi la questione se nella fattispecie si applichino gli artt. 6 e 59 del Trattato CE. A questo proposito ricordo che, secondo giurisprudenza costante, il divieto di discriminazione sancito dall'art. 6 può applicarsi autonomamente «solo nelle situazioni disciplinate dal diritto comunitario per le quali il Trattato non stabilisce norme specifiche di non discriminazione» [18]. Siffatto specifico divieto di discriminazione è stabilito essenzialmente dall'art. 59 del Trattato CE [19]. Pertanto, esaminiamo anzitutto se l'art. 59 si applichi alla situazione del caso di specie.

14. Se ci si pone dal punto di vista di un'impresa di trasporti quale la Corsica Ferries, è evidente che di per sé l'art. 59 del Trattato CE non si applica. Infatti, a norma dell'art. 61, n. 1, del Trattato CE: «la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti» [20]. Da questa disposizione di deroga, nella famosa sentenza 22 maggio 1985, Parlamento/Consiglio, la Corte ha dedotto che i principi della libera prestazione dei servizi, sanciti in particolare dagli artt. 59 e 60 del Trattato CE, devono essere attuati secondo il Trattato CE *attraverso l'instaurazione della politica comune dei trasporti* [21]. Stante quest'obbligo il Consiglio è stato condannato in detta sentenza in base all'art. 175 del Trattato CE, a causa della sua omissione di garantire la libera prestazione dei servizi in fatto di trasporti internazionali. Gli artt. 59 e 60 non sono pertanto direttamente applicabili al settore dei trasporti [22] — il che tuttavia non osta (come risulterà in seguito al paragrafo 23) a che essi diano comunque indicazioni qualora tocchi al Consiglio instaurare la libera prestazione dei servizi in questo settore.

15. È vero che la Commissione osserva che la Corsica Ferries può essere considerata anche come *destinataria* di servizi ai sensi dell'art. 60 del Trattato CE. I servizi di pilotaggio sono infatti prestazioni di servizi fornite dietro compenso ed essi non costituiscono in senso stretto servizi di trasporto (non si trasporta nulla o nessuno, si assiste soltanto un vettore). In quest'ottica secondo

17 — V. sentenza 11 marzo 1992, cause riunite da C-78/90 a C-83/90, Compagnie commerciale de l'Ouest (Racc. pag. I-1847, punto 19).

18 — Sentenze 30 maggio 1989, causa 305/87, Commissione/Grecia (Racc. pag. 1461, punto 13); 7 marzo 1991, causa C-10/90, Masgio (Racc. pag. I-1119, punto 12); 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Merci (Racc. pag. I-5889, punto 11).

19 — V. anche la recente sentenza 1° luglio 1993, causa C-20/92, Hubbard (Racc. pag. I-3777, punto 10).

20 — Contenuto nel titolo IV della parte seconda del Trattato CE relativa ai «fondamenti della Comunità»; dall'entrata in vigore del Trattato sull'Unione europea, titolo IV della parte terza del Trattato CE relativa alle «politiche della Comunità».

21 — Sentenza 22 maggio 1985, causa 13/83, Parlamento/Consiglio (Racc. pag. 1513, punto 62).

22 — Sentenza Parlamento/Consiglio, punto 63, v. anche sentenza 13 luglio 1989, causa 4/88, Lambregts (Racc. pag. 2583, punto 14).

la Commissione, sulla scia delle sentenze Luisi e Carbone [23] e Cowan [24], si potrebbe affermare che la Corsica Ferries può invocare l'art. 59 del Trattato CE in quanto vittima di tariffe discriminatorie. Tuttavia dubito che le sentenze Luisi e Carbone e Cowan abbiano automaticamente valore di precedente nella fattispecie: in queste cause si trattava di persone fisiche che non svolgevano alcuna attività economica ai sensi del Trattato CE e rientravano nell'ambito di applicazione del diritto comunitario soltanto in quanto si recavano in un altro Stato membro come turista o come paziente, in altri termini come *destinatario* di un servizio fra Stati membri. Del tutto diversa è la situazione di un'impresa quale la Corsica Ferries, la quale *offre* servizi di trasporto marittimo nazionali ed internazionali, e le cui prestazioni di servizi transfrontalieri vengono ostacolate in quanto per i suoi servizi di linea esteri vigono tariffe di pilotaggio più elevate di quelle che si applicano per navi che battono bandiera italiana ed effettuano un servizio di linea fra porti italiani. Le tariffe differenziate devono pertanto essere esaminate tenuto conto degli *ostacoli* che esse comportano per le prestazioni di servizi della Corsica Ferries fra gli Stati membri, piuttosto che dal punto di vista dei *prestatori* dei servizi di pilotaggio, i quali in sostanza offrono soltanto servizi di assistenza per le prestazioni di servizi della Corsica Ferries. Come si è già osservato, è pur sempre vero che i principi della libera prestazione dei servizi, sanciti dagli artt. 59 e seguenti del Trattato CE, si applicano anche in questo caso, ma nell'ambito delle disposizioni adottate dal Consiglio in base all'art. 84, n. 2, del Trattato CE.

16. Tenuto conto dell'interpretazione dell'art. 61, n. 1, del Trattato CE, fornita dalla Corte nella sentenza Parlamento/Consiglio, toccava pertanto al Consiglio istituire nel settore dei trasporti la libera prestazione dei servizi. Quanto al trasporto *marittimo*, il suo specifico fondamento giuridico è costituito dall'art. 84, n. 2, primo comma, del Trattato CE, a tenore del quale il Consiglio, con deliberazione a maggioranza qualificata — prima dell'Atto unico all'unanimità —, potrà decidere «se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea». Su questa base, dalla fine del 1986 il Consiglio ha adottato vari regolamenti per la liberalizzazione del settore in esame. Due di detti regolamenti mirano alla realizzazione della libera prestazione dei servizi [25].

Il primo regolamento — l'unico in vigore al momento dei fatti della causa principale — è il regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi [26]. Questo regolamento

23 — Sentenza 31 gennaio 1984, cause riunite 286/82 e 26/83 (Racc. pag. 377).

24 — Sentenza 2 febbraio 1989, causa 186/87 (Racc. pag. 195).

25 — Inoltre sulla stessa base il Consiglio ha adottato anche i seguenti regolamenti per la liberalizzazione del trasporto marittimo: regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4056, che determina le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi (GU 1986, L 378, pag. 4) (adottato anche in base all'art. 87 del Trattato CE); regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4057, relativo alle pratiche tariffarie sleali nei trasporti marittimi (GU 1986, L 378, pag. 14); e regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4058, concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici transoceanici (GU 1986, L 378, pag. 21).

26 — GU 1986, L 378, pag. 1. Questo regolamento, per tener conto della riunificazione tedesca, è stato modificato con regolamento (CEE) del Consiglio 4 dicembre 1990, n. 3573 (GU 1990, L 353, pag. 16).

è entrato in vigore il 1° gennaio 1987 [27]. L'art. 1 del regolamento conferma il principio della libera prestazione dei servizi come segue:

« 1. La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo fra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi.

2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano anche ai cittadini degli altri Stati membri stabiliti fuori della Comunità e alle società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.

3. Le disposizioni degli artt. 55, 56, 57, 58 e 62 del Trattato sono applicabili ai settori disciplinati dal presente regolamento.

4. Ai fini del presente regolamento, sono considerati servizi di trasporto marittimo fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi, se sono normalmente assicurati dietro compenso:

a) i trasporti intracomunitari :

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un altro Stato membro

(...)».

Vi è inoltre il già citato (v. paragrafo 6) regolamento del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577 (emanato però dopo i fatti della causa principale), concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri, in altre parole al cabotaggio o alla navigazione costiera. L'art. 1, n. 1, di tale regolamento stabilisce:

«A decorrere dal 1° gennaio 1993 la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è applicabile agli armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempreché tali navi

27 — Così in forza dell'art. 12 del regolamento. L'art. 2 dello stesso regolamento stabilisce specifici termini transitori per le restrizioni nazionali unilaterali esistenti per il trasporto di determinate merci, interamente o parzialmente riservate a navi battenti bandiera nazionale.

soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro, incluse le navi iscritte nel registro EUROS, non appena quest'ultimo sarà stato approvato dal Consiglio».

17. Dato che la presente causa riguarda un'impresa che offre servizi di linea fra il porto di Genova, in Italia, e i porti della Corsica, in Francia, dobbiamo evidentemente occuparci di servizi di trasporto intracomunitari ai sensi dell'art. 1, quarto comma, lett. a), del regolamento n. 4055/86 (e non del cabotaggio ai sensi del regolamento n. 3577/92, fra l'altro non ancora applicabile all'epoca dei fatti di cui è causa). Pertanto si applica ratione materiae il regolamento n. 4055/86, come risulterà in seguito, si applica anche ratione personae.

Questa constatazione mi consente al tempo stesso di risolvere definitivamente la questione se l'art. 6 del Trattato CE si applichi alla presente causa. La risposta è negativa, dato che l'art. 1, n. 1, del regolamento n. 4055/86, alla guisa dell'art. 59 del Trattato CE (v. in prosieguo, paragrafo 23), costituisce una specifica espressione del divieto di discriminazione sancito da detto articolo. Se non vi fosse stata una siffatta disposizione specifica si sarebbe senz'altro applicato l'art. 6. Infatti, nella sua sentenza del 1974 «relativa alla gente di mare francese» la Corte, dalla specifica deroga contemplata dall'art. 61, n. 1, del Trattato CE, ha dedotto che in materia di trasporti, «nei limiti in cui non state previste deroghe, i canoni generali del Trattato devono trovare applicazione» [28], canoni generali che valgono anche, come ha affermato la Corte nella stessa sentenza, in materia di trasporti marittimi e aerei, settori che, in forza dell'art. 84, n. 2, del Trattato CE, sono sottratti soltanto ai principi contenuti nel titolo relativo alla politica comune dei trasporti [29]. Non vi è alcun dubbio che anche il divieto di discriminazione sancito dall'art. 6 del Trattato CE rientra fra detti canoni generali.

B — *Applicabilità ratione personae del regolamento n. 4055/86*

18. Prima di esaminare la questione se l'art. 1 del regolamento n. 4055/86 vieti che un prestatore di servizi quale la Corsica Ferries venga discriminato, intendo stabilire se la Corsica Ferries rientri nell'ambito di applicazione ratione personae di detto regolamento. Infatti, come si è già osservato (al paragrafo 8), la Corporazione e il governo italiano sostengono che la Corsica Ferries non può invocare il principio della libera prestazione dei servizi in quanto impresa le cui navi battono bandiera panamense — in altre parole, la bandiera di un paese terzo.

19. Non posso aderire al punto di vista di detti intervenienti. Diversamente dall'art. 1,

28 — Sentenza 4 aprile 1974, causa 167/73, Commissione/Francia (Racc. pag. 359, punti 28 e 32).

29 — Punto 32 della sentenza citata nella nota precedente.

n. 1, del regolamento n. 3577/92, l'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86 non richiede che si debba trattare di «armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro». Per l'applicazione ratione personae di quest'ultima disposizione è sufficiente che si tratti di «cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi». I cittadini o le società di navigazione che soddisfino tale condizione possono invocare la libera prestazione dei servizi, anche qualora essi battano bandiera di un paese terzo [30].

Un ulteriore argomento a favore di questa tesi può essere individuato, come osserva la Commissione, nell'art. 2, terzo trattino, del regolamento n. 4055/86. Questa disposizione prevede un calendario specifico (che scade il 1° gennaio 1993), entro il quale gli Stati membri devono abolire le restrizioni unilaterali esistenti anteriormente al 1° luglio 1986 per il trasporto di determinate merci «tra Stati membri e Stati membri e paesi terzi *mediante altre navi*» (il corsivo è mio), vale a dire, con navi che — diversamente da quelle contemplate dai primi due trattini — non battono bandiera di uno Stato membro. Da questa deroga *specifica* emerge che il trasporto di merci e persone con navi non battenti bandiera di uno Stato membro rientra effettivamente, *in generale* , nell'ambito di applicazione della disciplina sulla libera prestazione dei servizi stabilita dall'art. 1 di detto regolamento.

Solo qualora risultasse che la Corsica Ferries non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 1, n. 1, ma in quello dell'art. 1, *n. 2*, del regolamento n. 4055/86 (per il suo testo, v. sopra il paragrafo 16), rileverebbe il fatto che la Corsica Regina e la Corsica Victoria non sono registrate in uno Stato membro. Infatti, in base a questa disposizione la libera prestazione dei servizi vale per i cittadini degli Stati membri stabiliti fuori della Comunità e per le società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro solo *se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.*

20. A mio avviso, per nessun motivo la Corsica Ferries dev'essere considerata una società di navigazione stabilita fuori della Comunità; in realtà essa è un'impresa stabilita all'interno della Comunità, cosicché si applica l'art. 1, n. 1. Infatti, per stabilire cosa si intenda per «stabilimento all'interno della Comunità», si deve fare riferimento alla giurisprudenza della Corte relativa all'art. 52 del Trattato CE, in cui essa afferma:

30 — Del tutto diversa è la questione degli effetti del diritto comunitario sulle norme nazionali in materia di nazionalità delle navi. Nella sentenza 4 ottobre 1991, causa C-246/89, Commissione/Regno Unito (Racc. pag. I-4585, punto 15), la Corte ha affermato che «conseguentemente, si deve ammettere che spetta agli Stati membri, allo stato attuale del diritto comunitario, determinare, conformemente alle norme generali del diritto internazionale, le condizioni per l'iscrizione di una nave nei loro registri e per la concessione alla stessa nave del diritto di battere la loro bandiera, fermo restando che, nell'esercizio di questo potere, essi sono tenuti al rispetto delle norme comunitarie». V. in generale, sull'importanza del diritto comunitario per la nazionalità delle navi, R. R. Churchill, «European Community Law and the Nationality of Ship and Crews», *European Transport Law*, 1992, pagg. 591-615.

«come la nozione di stabilimento di cui agli artt. 52 e seguenti del Trattato implichi l'esercizio effettivo di un'attività economica per una durata di tempo indeterminata, mercé l'insediamento in pianta stabile in un altro Stato membro» [31].

A questo proposito si deve essenzialmente considerare il fatto che la Corsica Ferries è una società e quindi — dato anche il rinvio disposto dall'art. 1, terzo comma, del regolamento n. 4055/86 all'art. 58 del Trattato CE (v. sopra, paragrafo 16) — perché sia presa in considerazione per la libera prestazione dei servizi essa dev'essere costituita conformemente alla legislazione di uno Stato membro e deve avere la sua sede sociale, l'amministrazione centrale o il centro di attività principale all'interno della Comunità. A questo proposito va segnalata anche la precisazione che il programma generale per la soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi — che, come la Corte ha più volte osservato, offre utili indicazioni per l'attuazione delle disposizioni del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi [32] — fornisce quanto alla questione relativa a quali società siano beneficiarie della soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi:

«società costituite in conformità della legislazione di uno Stato membro ed aventi la sede sociale, l'amministrazione centrale o il centro di attività principale all'interno della Comunità, a condizione che, qualora abbiano soltanto la sede sociale all'interno della Comunità, la loro attività presenti un legame effettivo e continuato con l'economia di uno Stato membro, essendo escluso che tale legame possa dipendere dalla nazionalità, in particolare dei soci o dei membri degli organi di gestione o di controllo oppure di persone che detengano il capitale sociale» [33].

21. L'applicazione di questi criteri alla Corsica Ferries porta certamente alla conclusione che essa è una società di navigazione stabilita nella Comunità: come ho già osservato (al paragrafo 2), essa è una società di diritto italiano con sede sociale a Cagliari, e le sue attività, in particolare quelle di cui si discute nella presente causa (l'effettuazione di un regolare servizio di linea tra il porto di Genova e i porti della Corsica), dimostrano indubbiamente un legame effettivo e continuato con l'economia di uno Stato membro [34].

Ritengo del pari evidente che la Corsica Ferries non è soltanto un «cittadino di uno Stato membro» ai sensi dell'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86, ma soddisfa pure la condizione di essere stabilita «in uno Stato membro diverso da quello del

31 — Sentenza nella causa C-246/89, Commissione/Regno Unito, citata nella precedente nota, punto 21; v. anche sentenza 25 luglio 1991, causa C-221/89, Factortame II (Racc. pag. I-3905, punto 20).

32 — V., fra l'altro, sentenza 14 gennaio 1988, causa 63/86, Commissione/Italia (Racc. pag. 29, punto 14).

33 — Titolo I del Programma generale per la soppressione delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi, GU 1962, pag. 32.

34 — Del resto, si giungerebbe alla stessa conclusione qualora, al di là di criteri strettamente giuridici, si considerasse il gruppo Tour Ship come un'unità economica: la maggior parte delle attività di questo gruppo è infatti situata nella Comunità (in Francia e in Italia) e l'effettivo detentore del controllo, vale a dire il signor Lota, è un francese residente in Corsica. In questo senso non è decisivo il fatto che fino al 4 dicembre 1992 il 90% della Corsica Ferries era posseduto da un'Anstalt del Liechtenstein — presumibilmente anch'essa controllata dal signor Lota.

destinatario dei servizi»: dato che fornisce servizi di linea fra la Corsica e Genova, una gran parte dei destinatari dei suoi servizi è costituita indubbiamente da persone stabilite in un altro Stato membro (e precisamente la Francia).

22. Ancora un'osservazione sulla questione relativa a chi nella causa principale sia in definitiva l'*armatore*. All'udienza è risultato che regna in proposito completa incertezza. Il difensore della Corsica Ferries ha affermato che la risposta dipende dalla definizione utilizzata della nozione «armatore»: se si adotta come criterio quello del proprietario della nave, l'armatore è costituito dalla Tour Ship Panama; se come criterio vale quello dell'amministratore che sostiene il rischio imprenditoriale, l'armatore è costituito dalla stessa Corsica Ferries; se come criterio si utilizza quello dell'effettivo detentore del controllo, l'armatore è il signor Lota.

Comunque sia, tale questione non ha importanza per l'interpretazione del diritto comunitario chiesta alla Corte, dato che l'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86 fa riferimento soltanto ai «cittadini degli Stati membri». Essa potrebbe rilevare per l'interpretazione della nozione «società di navigazione» ai sensi dell'art. 1, *secondo comma*; tuttavia tale disposizione, come ho già osservato, non si applica alla causa di cui trattasi [35].

C — *Interpretazione dell'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86*

23. Giungo pertanto alla questione relativa alla portata dell'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86. Poiché questa disposizione, come risulta dal titolo del regolamento, mira ad applicare ai trasporti marittimi tra Stati membri il principio della libera prestazione dei servizi — principio fondamentale nell'ambito del Trattato CE [36] — e poiché la sua formulazione evidentemente si basa sul testo dell'art. 59, primo comma, del Trattato CE, è opportuno interpretare la suddetta disposizione in modo più conforme possibile alla giurisprudenza della Corte relativa a quest'ultima disposizione. Del resto, la Corte si è già pronunciata a favore di un siffatto orientamento conforme al Trattato nella summenzionata sentenza

35 — Segnalo che vi è una proposta della Commissione 27 febbraio 1991, poi modificata, relativa ad un regolamento del Consiglio in materia di una definizione comunitaria dell'armatore nella Comunità (GU 1991, C 73, pag. 25). Nelle conclusioni del Consiglio europeo di Edimburgo 11 e 12 dicembre 1992 si afferma che la Commissione intendeva modificare questa proposta in funzione del principio di sussidiarietà: v. *Bollettino CE*, 12-1992, pag. 18. In una risoluzione 16 settembre 1993 il Parlamento ha chiesto alla Commissione di confermare la sua proposta, e al Consiglio di approvarla immediatamente (GU 1993, C 268, pag. 170).

36 — La Corte ha sempre confermato questo carattere fondamentale: v. fra l'altro, sentenza 4 dicembre 1986, causa 205/84, Commissione/Germania (Racc. pag. 3755, punto 27).

Parlamento/Consiglio. Ciò può risultare dal seguente 'considerando':

«Per contro, giustamente il Parlamento, la Commissione e il governo olandese hanno fatto valere che, fra gli obblighi imposti al Consiglio dall'art. 75, n. 1, lett. a) e b), è compreso quello di procedere all'instaurazione della libera prestazione dei servizi in fatto di trasporti e che la portata di detto obbligo è chiaramente definita dal Trattato. In forza degli artt. 59 e 60, le esigenze della libera prestazione dei servizi implicano infatti, come è stato affermato dalla Corte nella sentenza 17 dicembre 1981 (causa 279/80, Webb, Racc. pag. 3305), l'eliminazione di tutte le discriminazioni che colpiscono il prestatore di servizi a causa della sua nazionalità o del fatto che esso sia stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione dev'essere fornita» [37].

L'art. 1 del regolamento n. 4055/86 dev'essere pertanto interpretato conformemente al modo con cui la Corte interpreta l'art. 59 del Trattato CE. Come emerge dalla summenzionata citazione, ciò significa, in base a giurisprudenza consolidata, sono vietate tutte le discriminazioni nei confronti di un prestatore di servizi a causa della sua nazionalità o del fatto che esso è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione dev'essere fornita [38]. Inoltre, sono vietate non solo le discriminazioni palesi, ma anche qualsiasi forma di discriminazione dissimulata che, sebbene basata su criteri in apparenza neutri, produca in pratica lo stesso risultato [39].

24. Ci si può chiedere nella fattispecie se le condizioni per fruire delle tariffe ridotte per i servizi di pilotaggio, in particolare il fatto di essere ammessi al cabotaggio o all'effettuazione di percorsi regolari fra i porti italiani (v. paragrafo 6), equivalgano a una discriminazione vietata dal diritto comunitario. Secondo la Commissione è effettivamente così. Infatti, all'epoca dei fatti della causa principale erano ammessi al cabotaggio ex art. 224 del Codice soltanto navi battenti bandiera italiana. Poiché in genere le navi battenti bandiera italiana appartengono a cittadini o a società italiani, mentre i cittadini o le società di altri Stati membri non utilizzano in genere navi battenti bandiera italiana, la Commissione è giunta alla conclusione che le summenzionate condizioni celano una dissi-

37 — Sentenza Parlamento/Consiglio, citata nella nota 21, punto 64. V. anche sentenza 30 aprile 1986, cause riunite da 209/84 a 213/84, Asjes (Racc. pag. 1425, punto 37); sentenza 13 dicembre 1989, causa C-49/89, Corsica Ferries France (Racc. pag. 4441, punto 11).

38 — V., fra l'altro, le recenti sentenze 26 febbraio 1991, causa C-154/89, Commissione/Francia (Racc. pag. I-659, punto 12); causa C-180/89, Commissione/Italia (Racc. pag. I-709, punto 15), e causa C-198/89, Commissione/Grecia (Racc. pag. I-727, punto 16), cosiddette sentenze relative alle «guide turistiche»; 18 giugno 1991, causa C-260/89, ERT (Racc. pag. I-2925, punto 19); le sentenze sulla «Mediawet» 25 luglio 1991, causa C-353/89, Commissione/Paesi Bassi (Racc. pag. I-4069, punto 14); e causa C-288/89, Collectieve Antennevoorziening Gouda (Racc. pag. I-4007, punto 10); sentenze 20 maggio 1992, causa C-106/91, Ramrath (Racc. pag. I-3351, punto 27); e 4 maggio 1993, causa C-17/92, Distribuidores Cinematográficos (Racc. pag. I-2239, punto 13).

39 — Sentenza 3 febbraio 1982, cause riunite 62/81 e 63/81, Seco (Racc. pag. 223, punto 8); v. più recentemente, fra l'altro, sentenza 3 giugno 1992, causa C-360/89, Commissione/Italia (Racc. pag. I-3401, punto 11).

mulata discriminazione a causa della nazionalità, anch'essa vietata in base a giurisprudenza consolidata.

Sebbene mi sembri giusta l'argomentazione della Commissione, a mio avviso si può anche, in base alla sentenza Corsica Ferries France pronunciata dalla Corte il 13 dicembre 1989, giungere direttamente alla conclusione che sussiste una discriminazione vietata. In questa sentenza la lite verteva su un decreto francese in forza del quale si riscuoteva dall'armatore una tassa sui passeggeri, tassa che veniva richiesta unicamente in partenza dal porto corso per le navi che assicuravano i collegamenti fra la Corsica e i porti della Francia continentale, mentre per le navi che assicuravano i collegamenti fra la Corsica e un altro Stato la stessa tassa veniva riscossa tanto all'arrivo quanto alla partenza da un porto corso.

A questo proposito la Corte ha rilevato che:

«la disciplina francese in causa nel procedimento principale può costituire una restrizione alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità, ai sensi dell'art. 59, primo comma, del Trattato CE, in quanto discriminatoria nei confronti del prestatore di servizi che effettua trasporti fra un porto sito nel territorio nazionale ed un porto di un altro Stato membro della Comunità, rispetto a chi effettua trasporti fra due porti situati nel territorio nazionale» [40].

25. Dalla sentenza Corsica Ferries France discende quindi che, perché vi sia violazione del principio della libera prestazione dei servizi, è sufficiente che uno Stato membro discrimini l'*esportazione* di servizi, quali i servizi marittimi fra gli Stati membri, rispetto a servizi *interni* analoghi (v. anche in prosieguo il paragrafo 28) [41]. Orbene, una discriminazione del genere sussiste anche nella fattispecie. Anch'essa quindi è in via di principio vietata in forza dell'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86, per il quale, come ho già osservato, è determinante l'interpretazione riguardante l'art. 59. Il fatto che, come afferma la Corporazione, le differenze di tariffa per i servizi di pilotaggio avrebbero solo un effetto limitato sulle prestazioni di servizi di un'impresa quale la Corsica Ferries — del resto, ciò non è scontato data l'entità degli importi chiesti in ripetizione — non rende detta discriminazione meno in contrasto col diritto comunitario: come la Corte ha del pari rilevato nella sentenza Corsica Ferries France:

«gli articoli del Trattato CE sulla libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali sono norme fondamentali per la Comunità ed è vietato qualsiasi osta-

40 — Sentenza Corsica Ferries France, citata nella nota 37, punto 7.

41 — V. nello stesso senso anche G. Marenco «The Notion of Restriction on the Freedom of Establishment and Provision of Services in the Case-Law of the Court», in *Yearbook of European Law*, volume 11, Oxford, Clarendon Press, 1992 (111), pag. 144.

colo, *anche di minore importanza*, a detta libertà» [42].

È infine evidente che l'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86 ha efficacia diretta [43]. La Corsica Ferries può in ogni caso invocare questa efficacia diretta per quanto attiene alle differenze di tariffe per i servizi di pilotaggio che, come nella fattispecie, sono state approvate con circolare ministeriale e possono quindi essere considerate provenire dall'autorità. Inoltre ritengo auspicabile, ispirandomi alla giurisprudenza relativa alle disposizioni del Trattato in materia di libera prestazione dei servizi [44], che il principio contenuto nella summenzionata disposizione si applichi anche ad un'organizzazione di categoria quale la Corporazione, che è stata istituita con decreto del presidente della Repubblica e dispone di un certo potere normativo collettivo.

26. La Corporazione e il governo italiano tentano di convincere la Corte che per le differenze delle tariffe vi è *un'oggettiva giustificazione*. A loro avviso i servizi di pilotaggio sono necessari per garantire la sicurezza del traffico nel porto e nelle sue vicinanze. Inoltre all'udienza il governo italiano ha sottolineato che la differenza tra le tariffe costituisce una scelta di politica nazionale dei trasporti, la quale è completamente conforme ai principi del diritto comunitario. La tariffa preferenziale per il cabotaggio mirerebbe infatti a rendere concorrenziale questa forma di trasporto rispetto al trasporto stradale che è eccessivo e fortemente inquinante. La differenza fra le tariffe costituirebbe in questo senso anche una scelta di politica ambientale, dato che il cabotaggio comporta un inquinamento nettamente minore rispetto al trasporto stradale. Infine il governo italiano sostiene che fino alla fine del dicembre 1992, vale a dire prima dell'entrata in vigore del regolamento n. 3577/92, era del tutto lecita questa preferenza per il trasporto marittimo in Italia, data la mancanza fino a quel periodo di una politica comune dei trasporti relativa al cabotaggio.

27. Sebbene possa ammettere che i servizi di trasporto debbono svolgere un'effettiva funzione per l'ordinato svolgimento del trasporto marittimo nel porto e nelle sue vicinanze, e che al riguardo essi riguardano la pubblica sicurezza in senso ampio — un motivo di giustificazione espressamente riconosciuto dall'art. 56 del Trattato CE, che si applica alla fattispecie in forza dell'art. 1, terzo comma, del regolamento n. 4055/86 (v., sopra, paragrafo 12) —, non comprendo perché una differenza quanto alle tariffe di detti servizi sia necessaria per garantire la sicurezza del trasporto [45].

42 — Sentenza Corsica Ferries France, punto 8 (il corsivo è mio). V. anche, quanto alla libertà di stabilimento, sentenza 28 gennaio 1986, causa 270/83, Commissione/Francia, Racc. pag. 273, punto 21, ultima frase; e, quanto alla circolazione delle merci, sentenza 18 maggio 1993, causa C-126/91, Yves Rocher (Racc. pag. 2361, punto 21), in cui si fa un'eccezione per ostacoli meramente ipotetici.

43 — Come ricorda la sua ultima frase, il regolamento cui appartiene questa disposizione è infatti vincolante in tutte le sue parti e direttamente applicabile in ogni Stato membro, a norma dell'art. 189, secondo comma, del Trattato CE.

44 — V., quanto all'art. 59 del Trattato CEE, sentenza 12 dicembre 1974, causa 36/74, Walrave (Racc. pag. 1405, punto 17); sentenza 14 luglio 1976, causa 13/76, Donà (Racc. pag. 1333, punto 17).

45 — Già dalla sentenza 28 novembre 1978, causa 16/78, Choquet (Racc. pag. 2293, punto 8), risulta che la salvaguardia della sicurezza del trasporto sulle vie pubbliche viene considerata in ogni caso motivo di interesse pubblico in base al quale si possono giustificare restrizioni non discriminatorie alla libera prestazione dei servizi.

Lo stesso vale in sostanza per le scelte della politica nazionale dei trasporti e in materia ambientale che sono state invocate. Motivi relativi alla natura dell'infrastruttura stradale e alla tutela dell'ambiente possono senz'altro essere presi in considerazione come motivo di giustificazione per restrizioni non discriminatorie alla prestazione dei servizi fra Stati membri [46]. Tuttavia, anche indipendentemente dal fatto che non è certo se la differenza fra le tariffe di cui trattasi, discriminatoria quanto ai suoi effetti, possa essere giustificata in base a obiettivi politici che possono essere invocati solo per restrizioni non discriminatorie [47], non ritengo questa differenziazione sotto alcun profilo *necessaria* per raggiungere i summenzionati obiettivi. Per rendere il trasporto marittimo nelle acque territoriali italiane concorrenziale rispetto al trasporto stradale era sufficiente infatti, e sarebbe stato persino opportuno, ridurre le tariffe per i servizi di pilotaggio per tutte le navi; al riguardo non era affatto necessaria una differenziazione della tariffa a seconda che si trattasse di navi battenti bandiera italiana o di altre navi. Che gli stessi obiettivi possano essere ottenuti sicuramente con altri mezzi risulta dalla circolare 18 dicembre 1992 (v. sopra, paragrafo 6), che ha esteso le tariffe per le navi ammesse al cabotaggio alle navi battenti bandiera di un altro Stato membro. Le differenze di tariffa fino allora vigenti non erano quindi necessarie per gli obiettivi perseguiti e non sono conformi al principio di proporzionalità.

Per quanto attiene infine all'argomento basato sul regolamento n. 3577/92: è vero che soltanto con questo regolamento il Consiglio ha realizzato la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi fra Stati membri. Tuttavia, ciò significa unicamente che il diritto comunitario fino all'entrata in vigore di detto regolamento consentiva agli Stati membri di applicare restrizioni relative alle prestazioni di servizi *nel settore del cabotaggio* [48]. Per contro, le restrizioni alle prestazioni di servizi in materia di trasporti marittimi fra Stati membri — come quelle di cui trattasi nella causa principale — dovevano essere soppresse già a partire dal 1° gennaio 1987, vale a dire all'atto dell'entrata in vigore del regolamento n. 4055/86.

28. Mi resta ancora un solo punto da esaminare, vale a dire se la Corsica Ferries, in quanto società di diritto italiano con centro

46 — Dalla giurisprudenza della Corte in materia di circolazione delle merci consegue che la tutela dell'ambiente, in particolare, può essere invocata come motivo di pubblico interesse per giustificare determinate restrizioni alla circolazione delle merci fra Stati membri: v. sentenze 7 febbraio 1985, causa 240/83, ADBHU (Racc. pag. 531, punto 13); 20 settembre 1988, causa 302/86, Commissione/Danimarca (Racc. pag. 4607, punti 8-9); 9 luglio 1992, causa C-2/90, Commissione/Belgio (Racc. pag. I-4431, punto 32).

47 — Costituisce infatti giurisprudenza consolidata il fatto che norme nazionali che non si applicano senza distinzioni a prestazioni di servizi, indipendentemente dalla loro origine, sono compatibili con il diritto comunitario solo se possono rientrare nell'ambito di un'espressa disposizione di deroga, quale quella contenuta nell'art. 56 del Trattato CE: v., fra l'altro, la recente sentenza Collectieve Antennevoorziening Gouda, citata nella nota 38, punto 11; sentenza 16 dicembre 1992, causa C-211/91, Commissione/Belgio (Racc. pag. I-6757, punto 11); sentenza Distribuidores Cinematográficos, anch'essa citata nella nota 38, punto 16.

48 — V. sentenza Corsica Ferries France, citata nella nota 37, punto 14, per quanto attiene alla possibilità degli Stati membri di applicare le restrizioni alla prestazione dei servizi nel settore dei *trasporti marittimi fra Stati membri* prima dell'entrata in vigore del regolamento n. 4055/86.

di attività principale in Italia, possa far valere effettivamente l'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86 nei confronti delle autorità *italiane*. Al riguardo ci si deve basare, a mio avviso, sulle seguenti considerazioni, formulate dalla Corte nelle sentenze sulle «guide turistiche»:

«L'art. 59 del Trattato, anche se si riferisce espressamente soltanto alla situazione di un prestatore stabilito in uno Stato membro diverso da quello del destinatario della prestazione, ha nondimeno lo scopo di eliminare le restrizioni alla libera prestazione dei servizi da parte di persone non stabilite nello Stato sul cui territorio deve essere fornita la prestazione (v. sentenza 10 febbraio 1982, Transporoute, punto 14 della motivazione, causa 76/81, Racc. pag. 417). Solo nel caso in cui tutti gli elementi attinenti all'attività considerata sono confinati all'interno di un solo Stato membro, le disposizioni del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi non trovano applicazione (sentenza 18 marzo 1980, Debauve, punto 9 della motivazione, causa 52/79, Racc. pag. 833).

Di conseguenza, le disposizioni dell'art. 59 si devono applicare in tutti i casi in cui un prestatore offre i propri servizi nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel quale è stabilito, qualunque sia il luogo in cui siano stabiliti i destinatari di detti servizi» [49].

49 — Sentenze citate nella nota 38, pronunciate nella causa C-154/89, Commissione/Francia, punti 9-10, e nella causa C-180/89, Commissione/Italia, punti 8-9, e nella causa C-198/89, Commissione/Grecia, punti 9-10. Il 'considerando' citato per ultimo è stato espressamente confermato dalla Corte nel punto 12 della sentenza Hubbard citata nella nota 19.

29. Che la causa di cui trattasi non si svolga quanto a tutti i suoi aspetti rilevanti all'interno di un solo Stato membro risulta da quanto ho già esposto: già il solo fatto che la Corsica Ferries effettua regolari servizi di linea fra il porto di Genova e i porti della Corsica costituisce un pertinente elemento intracomunitario (v. sopra, paragrafo 17). È vero che la giurisprudenza or ora citata applica l'art. 59 del Trattato CE ai servizi che un prestatore di servizi effettua in uno *Stato membro destinatario* indipendentemente dal luogo in cui è stabilito il beneficiario del servizio; tuttavia nel caso di specie la questione consiste piuttosto nello stabilire se il principio della libera prestazione dei servizi possa essere invocato anche contro *lo Stato membro di origine*, nella fattispecie la Repubblica italiana, dato che la Corsica Ferries è una società di diritto italiano.

Ritengo che la questione debba essere risolta affermativamente poiché i servizi forniti, quali quelli nella fattispecie, *per loro stessa natura* sono rivolti tanto ai beneficiari di un altro Stato membro quanto a quelli del proprio Stato membro, più in particolare tanto a francesi (e a viaggiatori di altri Stati membri) quanto ad italiani. Al riguardo può essere sufficiente un breve parallelo con la giurisprudenza relativa alla libera circolazione delle persone: in questa giurisprudenza la Corte ha fra l'altro confermato che i cittadini comunitari (o le società ai sensi dell'art. 58 del Trattato CE) possono invocare le rilevanti disposizioni del Trattato (artt. 48 o 52) nei confronti del loro Stato membro di origine qualora questo Stato ostacoli il loro insediamento o la loro attività in un altro Stato membro (o persino nel proprio territorio), ad esempio, stabilendo un divieto di

espatrio [50], negando di riconoscere qualifiche professionali che i loro cittadini hanno ottenuto in un altro Stato membro [51] o limitando l'uso di un diploma universitario ottenuto in un altro Stato membro [52], o più in generale riservando agli interessati un trattamento meno favorevole se essi intendono lavorare sul territorio di più Stati membri, ad esempio imponendo loro un trattamento più restrittivo nel settore della previdenza sociale [53].

Secondo me lo stesso principio deve valere — e di ciò trovo una conferma nella sentenza Corsica Ferries France precitata (al paragrafo 24) [54] — nel settore della libera prestazione dei servizi: se lo Stato membro di origine ostacola lo svolgimento di servizi da parte di uno dei suoi cittadini o da parte di società costituite in base al suo diritto, siffatta limitazione è in via di principio in contrasto con il principio comunitario della libera prestazione dei servizi, e i prestatori di servizi interessati possono invocare detto principio nei confronti del loro Stato, qualora la prestazione di servizi, come nella fattispecie, per sua stessa natura riguardi anche beneficiari di altri Stati membri.

La compatibilità con gli artt. 86 e 90 del Trattato CE di una misura nazionale che consente ad un'impresa quale la Corporazione di applicare tariffe diverse

30. Con la questione 5, lett. a) e b), il giudice a quo intende accertare se sia compatibile con l'art. 90, *n. 1*, in combinato disposto con l'art. 86 del Trattato CE, il fatto che un'autorità nazionale consenta ad un'impresa quale la Corporazione di applicare per gli stessi servizi tariffe diverse a seconda che si tratti di navi che battono bandiera nazionale oppure di navi battenti bandiera straniera. Al riguardo il giudice ritiene che la Corporazione debba essere considerata un'«impresa con una posizione dominante, cui sono attribuiti diritti esclusivi su parte sostanziale del mercato comune».

Per risolvere adeguatamente tale questione, devo anzitutto esaminare se la Corporazione debba essere considerata effettivamente un'impresa cui sono attribuiti diritti speciali o esclusivi ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato CE. Esaminerò quindi se l'uso di tariffe diverse costituisca un abuso di posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune.

50 — Sentenza 27 settembre 1988, causa 81/87, Daily Mail (Racc. pag. 5483, punto 16).

51 — Sentenza 7 febbraio 1979, causa 115/78, Knoors (Racc. pag. 399, punto 24).

52 — Sentenza 31 marzo 1993, causa C-19/92, Kraus (Racc. pag. I-1663, punto 32).

53 — V. sentenze 7 luglio 1988, causa 143/87, Stanton (Racc. pag. 3877, punti 13 e 14), e nelle cause riunite 154/87 e 155/87, Wolf e a. (Racc. pag. 3897, punti 13 e 14).

54 — Questa causa riguardava infatti una società di diritto francese che invocava l'art. 59 del Trattato CE nei confronti di un'autorità francese, poiché essa veniva discriminata quanto ai suoi servizi fra gli Stati membri rispetto ad analoghi servizi nazionali.

A — *Se la Corporazione sia un'impresa cui sono attribuiti diritti speciali o esclusivi ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato CE*

31. Per stabilire se la Corporazione sia un'impresa ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato CE — la questione pregiudiziale non riguarda l'art. 90, n. 2 [55] — occorre, secondo me, prendere come punto di riferimento la sentenza Merci. Anche questa causa riguardava una situazione che si riscontrava nel porto di Genova. Si trattava di operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo e trasporto di merci in detto porto, per le quali l'art. 110 del Codice attribuiva un diritto esclusivo alle compagnie portuali. La Corte ha considerato che

«un'impresa portuale la quale fruisce dell'esclusiva d'esercizio delle operazioni portuali per conto terzi e una compagnia portuale che ha l'esclusiva per l'esecuzione delle operazioni portuali vanno considerate imprese cui lo Stato riconosce diritti esclusivi ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato» [56].

Al riguardo ricordo (v. sopra, paragrafo 4) che la Corporazione è stata istituita con decreto del presidente della Repubblica in forza dell'art. 86 del Codice. È pacifico che la Corporazione gode nel porto di Genova di un diritto esclusivo per effettuare servizi di pilotaggio. È altrettanto assodato — del resto la stessa Corporazione lo ammette nelle sue osservazioni scritte — che la Corporazione, nonostante la sua specifica forma giuridica quale organizzazione di categoria e il suo riconoscimento con decreto del presidente della Repubblica, costituisce un'impresa ai fini dell'applicazione delle disposizioni del diritto comunitario in materia di concorrenza: infatti, sotto tutti i profili essa è un ente che svolge un'attività economica mediante i suoi soci e, come la Corte ha precisato nelle sentenze Höfner e Elser, al riguardo non hanno alcuna importanza la forma giuridica e le modalità del finanziamento [57]. Si deve pertanto giungere alla conclusione che un'impresa come la Corporazione è un'impresa alla quale uno Stato membro ha attribuito diritti esclusivi, ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato CE.

B — *Se la differenza fra le tariffe costituisca un abuso di posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato CE*

32. Il fatto che la Corporazione sia un'impresa cui sono attribuiti diritti esclusivi ai sensi dell'art. 90, n. 1, del Trattato CE ha importanti conseguenze con riferimento alla

55 — La sentenza Merci, citata nella nota 18, contiene (ai punti 25-28) indicazioni sufficienti anche per quanto attiene all'applicabilità di quest'ultima disposizione, applicabili alla fattispecie per analogia.

56 — Sentenza Merci, punto 9.

57 — Sentenza 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser (Racc. pag. I-1979, punto 21); recentemente confermata con sentenza 17 febbraio 1993, cause riunite C-159/91 e C-160/91, Poucet (Racc. pag. I-637, punto 17).

possibilità d'applicare l'art. 86 del Trattato CE. Costituisce infatti giurisprudenza costante, confermata fra l'altro dalla sentenza Merci e anche più recentemente dalla sentenza Corbeau, che

«l'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato» [58].

Sorge quindi la questione se la Corporazione occupi una posizione dominante «su una parte sostanziale del mercato (comune)». Nella sentenza Merci, per quanto attiene alle imprese portuali con un monopolio legale in materia di imbarco, sbarco e trasporto di merci nel porto di Genova, la Corte è giunta alla seguente conclusione:

«Quanto alla delimitazione del mercato di cui è causa, dal provvedimento di rinvio risulta che detto mercato è quello dell'organizzazione per conto terzi e dell'esecuzione delle operazioni portuali relative all'ordinario trasporto merci nel porto di Genova. Tenuto conto in particolare del volume del traffico in tale porto e della sua rilevanza rispetto al complesso delle attività d'importazione ed esportazione marittime nello Stato membro interessato, si deve ravvisare in questo mercato una parte sostanziale del mercato comune» [59].

Gli intervenienti dinanzi alla Corte controvertono sulla questione se il mercato per i servizi di pilotaggio di cui è causa costituisca effettivamente una parte sostanziale del mercato comune. Secondo il governo italiano ciò non avviene, poiché i servizi di pilotaggio costituiscono solo una parte trascurabile dell'attività commerciale nel settore della navigazione marittima. Questo argomento non mi sembra convincente. Il mercato di cui è causa è quello dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova. Anche per il caso di specie vale l'argomento principale formulato dalla Corte nella sentenza Merci per stabilire che quella causa riguardava una parte sostanziale del mercato comune: tenuto conto del volume del traffico in tale porto, della rilevanza di questo porto rispetto al complesso delle attività d'importazione e d'esportazione in Italia, e del fatto che il servizio di pilotaggio è obbligatorio per tutte le navi, si deve giungere alla conclusione che la Corporazione occupa una posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune.

58 — Sentenza Merci, punto 14; sentenza 19 maggio 1993, causa C-320/91, Corbeau (Racc. pag. I-2533, punto 9). V. anche sentenza Höfner e Elser, citata nella nota 57, punto 28; sentenza ERT, citata nella nota 38, punto 31; sentenza 13 dicembre 1991, causa C-18/88, RTT (Racc. pag. I-5941, punto 17).

59 — Sentenza Merci, punto 15.

33. Non sono stato affatto convinto del contrario dalle osservazioni della Corporazione. Questa in sostanza invita la Corte a modificare la valutazione da essa adottata nella sentenza Merci, tenuto conto di due nuovi elementi. Il primo elemento è costituito dall'entrata in vigore, dopo la sentenza Merci, di una specifica legge italiana in materia di concorrenza, in base alla quale possono essere esaminate le situazioni di monopolio come quella della causa principale. A questo proposito posso limitarmi a rinviare alla giurisprudenza consolidata della Corte, che ha inizio con la sentenza Wilhelm, secondo cui

«il diritto comunitario e il diritto nazionale in materia di concorrenza considerano le pratiche restrittive sotto aspetti diversi. Mentre gli artt. 85 e 86 le contemplano sotto il profilo degli ostacoli che ne possono risultare per il commercio tra gli Stati membri, le leggi nazionali, ispirandosi a considerazioni proprie di ciascuno Stato, considerano le pratiche restrittive in questo solo ambito» [60].

Il fatto che la redazione della nuova legge italiana sulla concorrenza si ispiri notevolmente alle norme comunitarie in materia di concorrenza non toglie nulla alla summenzionata differenza di prospettive.

Ancora più sorprendente è il secondo «elemento nuovo» invocato dalla Corporazione, vale a dire la creazione del mercato interno. In seguito all'integrazione dei mercati così realizzata, risulterebbe in larga misura superata la funzione svolta dal diritto della concorrenza come strumento di integrazione dei mercati nazionali. Conformemente al principio di sussidiarietà, sancito dal nuovo art. 3 B del Trattato CE (inserito dal Trattato sull'Unione europea), il diritto comunitario in materia di concorrenza dovrebbe ormai concentrarsi soprattutto sui casi effettivamente rilevanti per il mercato interno, lasciando agli ordinamenti nazionali i casi meno importanti. Non voglio occuparmi di tale argomentazione in misura maggiore di quanto essa meriti. Sia sufficiente osservare che la realizzazione di un programma *legislativo* così importante come quello del mercato interno non comporta di per sé alcuna prova di un'integrazione *economica* avanzata dei mercati nazionali e che, conformemente all'art. M del Trattato sull'Unione europea, il principio di sussidiarietà sancito dall'art. 3 B del Trattato CE non può violare l'«acquis communautaire» (patrimonio di realizzazioni comunitarie), fra cui figura l'interpretazione formulata dalla Corte circa i presupposti di applicazione dell'art. 86 del Trattato CE.

34. Il governo italiano nega inoltre che le controverse differenze fra le tariffe costituiscano un *abuso di posizione dominante* ai sensi dell'art. 86 del Trattato CE. Le differenze sarebbero giustificate poiché il tra-

60 — Sentenza 10 luglio 1980, cause riunite 253/78, da 1/79 a 3/79, Giry e Guerlain (Racc. pag. 2327, punto 15). V. già sentenza 13 febbraio 1969, causa 14/68, Wilhelm (Racc. pag. 1, punto 3). V., per quanto attiene al rapporto fra le norme comunitarie in materia di concorrenza e le norme nazionali in materia di controllo di un determinato settore economico, sentenza 27 gennaio 1987, causa 45/85, Verband der Sachversicherer/Commissione (Racc. pag. 405, punto 23).

sporto marittimo fra gli Stati membri e il trasporto marittimo nazionale o il cabotaggio non sono attività concorrenti fra loro. Questa argomentazione non convince. Il punto è che tali differenze non hanno alcun collegamento col tipo del servizio di pilotaggio offerto, il quale è precisamente lo stesso in entrambi i casi (navi ammesse alla navigazione costiera nazionale o navi che effettuano percorsi regolari fra i porti italiani nel primo caso, e le altre navi, nel secondo caso). A mio avviso, nella specie si è chiaramente in presenza del tipo di abuso di posizione dominante menzionato dall'art. 86, secondo comma, lett. c), del Trattato CE, vale a dire

«applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza» [61].

Dalla giurisprudenza comunitaria, in particolare dalla sentenza United Brands [62] e dalla sentenza Merci [63], risulta implicitamente che la Corte non interpreta restrittivamente il suddetto inciso, cosicché per la sua applicazione non si richiede che i partner commerciali dell'impresa che ha commesso l'abuso subiscano un danno in materia di concorrenza *nei loro rapporti reciproci o nei confronti dell'impresa che occupa la posizione dominante*.

Ritengo che sia altrettanto evidente come *il commercio fra gli Stati membri possa essere pregiudicato* dalle differenze fra le tariffe denunciate nella fattispecie, il che costituisce un presupposto di applicazione dell'art. 86 del Trattato CE. Genova è un porto internazionale e le più elevate tariffe per i servizi di pilotaggio gravanti su navi non battenti bandiera italiana — a quanto si può supporre trattasi per lo più di navi di armatori di altri Stati membri — possono comportare innegabilmente un effetto negativo sul commercio fra gli Stati membri [64]. Del resto, secondo la costante giurisprudenza della Corte:

«va ricordato che l'art. 86 non prescrive che venga dimostrato che il comportamento abusivo abbia, in effetti, pregiudicato in misura

61 — A questo proposito si può in effetti effettuare un parallelo con la situazione che ricorreva nella sentenza United Brands (sentenza 14 febbraio 1978, causa 27/76, Racc. 1978, pag. 207): in detta sentenza la Corte ha affermato che la politica discriminatoria dei prezzi adottata dalla UBC, con cui venivano imposti ai maturatori o ai distributori a seconda dello Stato membro prezzi diversi per la consegna di quantitativi e di tipi di banane in sostanza equivalenti, costituiva un abuso di posizione dominante dato che «questi prezzi discriminatori a seconda degli Stati membri costituivano altrettanti ostacoli alla libera circolazione delle merci» (punto 232) e «si creava così un rigido isolamento dei mercati nazionali a livelli di prezzo artificialmente differenziati, che implicavano uno svantaggio per alcuni distributori-maturatori, essendo la concorrenza in questo modo falsata rispetto a quello che sarebbe stato il suo andamento naturale» (punto 233). Lo stesso ragionamento si può adattare mutatis mutandis alla presente causa: le tariffe differenziate adottate dalla Corporazione costituiscono un ostacolo per la libera prestazione dei servizi dei trasporti marittimi fra gli Stati membri e pongono i prestatori di tali servizi in una posizione concorrenziale sfavorevole.

62 — Citata nella nota precedente.

63 — Punti 18 e 19 di detta sentenza.

64 — V. punto 20 della sentenza Merci, in cui la Corte, quanto alla questione se la disciplina controversa in quella causa potesse pregiudicare il commercio fra gli Stati membri, rinvia alle sue considerazioni formulate nel punto 15 della stessa sentenza, già riprodotte nel testo principale.

rilevante gli scambi tra Stati membri, ma richiede che si provi che tale comportamento sia *atto a* produrre questo effetto» [65].

35. L'art. 90, n. 1, del Trattato CE vieta agli Stati membri di emanare o di mantenere in vigore nei confronti delle imprese cui riconoscono diritti esclusivi alcuna misura «contraria alle norme del presente Trattato, specialmente a quelle contemplate dagli artt. 7 e da 85 a 94 inclusi» [66]. La Corte ha precisato che detta disposizione vieta fra l'altro agli Stati membri di emanare o di mantenere in vigore misure che possano privare gli artt. 85 e 86 del Trattato CE del loro effetto utile [67]. La conferma mediante legge, a norma dell'art. 91 del Codice (v. sopra, paragrafo 4), da parte del ministro italiano per la Marina mercantile, di tariffe discriminatorie per servizi di pilotaggio dovute ad un abuso di una posizione dominante ricade chiaramente, a mio avviso, sotto il divieto di cui all'art. 90, n. 1, a fortiori qualora si interpreti questa disposizione in combinato disposto con l'obbligo, imposto agli Stati membri dall'art. 5, secondo comma, del Trattato CE, di astenersi da qualsiasi misura che rischi di compromettere la realizzazione degli scopi del Trattato CE [68].

Conclusione

36. In base a quanto precede, suggerisco alla Corte di fornire al giudice a quo la seguente soluzione:

« 1) Le questioni nn. 2, 4 e 5, lett. c), non devono essere risolte.

65 — Sentenza 9 novembre 1983, causa 322/81, Michelin/Commissione (Racc. pag. 3461, punto 104, ultima frase; il corsivo è mio); v. anche sentenza 11 novembre 1986, causa 226/84, British Leyland/Commissione (Racc. pag. 3263, punto 20); sentenza Höfner e Elser, citata nella nota 57, punto 32. V. anche sentenze del Tribunale 10 luglio 1991, causa T-69/89, RTE/Commissione (Racc. pag. II-485, punto 76); e causa T-70/89, BBC/Commissione (Racc. pag. II-535, punto 64). Ancora più estensiva è l'interpretazione della Corte nella sua sentenza 5 ottobre 1988, causa 247/86, Alsatel (Racc. pag. 5987, punto 11), secondo la quale nell'ambito di applicazione dell'art. 86 del Trattato CE rientra qualsiasi pratica «che possa influire, direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, sulle correnti di scambio fra gli Stati membri ed ostacolare in tal modo la compenetrazione economica voluta dal Trattato».

66 — Una dimenticanza degli autori del Trattato sull'Unione europea è costituita dal fatto che il rinvio disposto da detta disposizione all'art. 7 non viene applicato alla nuova numerazione di detto articolo, che è ormai l'art. 6.

67 — Sentenza ERT, citata nella nota 38, punto 35. V. già sentenza 16 novembre 1977, causa 13/77, INNO (Racc. pag. 2115, punti 31 e 32).

68 — V. sentenza 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed (Racc. pag. 803, punto 3 del dispositivo), in cui la Corte ha dichiarato che gli artt. 5 e 90 ostano all'approvazione, da parte delle autorità nazionali, di tariffe stabilite da accordi tariffari in contrasto con l'art. 85, n. 1, del Trattato CE.

2) Il principio comunitario della libera prestazione dei servizi, sancito, per quanto attiene ai trasporti marittimi fra gli Stati membri, dall'art. 1, primo comma, del regolamento n. 4055/86, vieta di imporre per servizi di pilotaggio identici una tariffa diversa a seconda che si tratti di un'impresa che fornisce servizi di trasporto fra due Stati membri, oppure di un'impresa che fornisce detti servizi fra porti situati nel territorio nazionale.

3) Gli artt. 90, n. 1, e 86 del Trattato CE vietano ad un'autorità nazionale di consentire ad un'impresa cui sono attribuiti diritti esclusivi su una parte sostanziale del mercato comune l'applicazione delle suddette discriminazioni tariffarie».